

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2002-124269

(43)Date of publication of application : 26.04.2002

(51)Int.Cl.

H01M 8/02

H01M 8/04

H01M 8/10

(21)Application number : 2000-313522

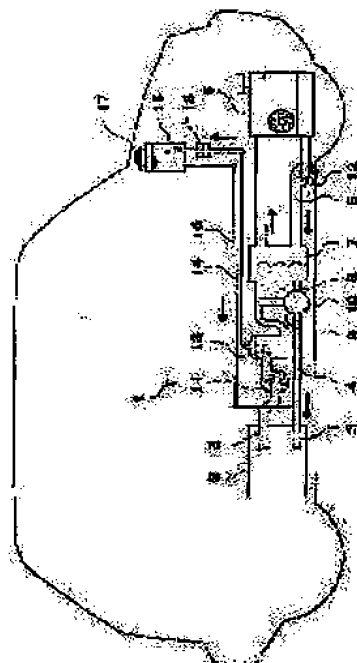
(71)Applicant : HONDA MOTOR CO LTD

(22)Date of filing : 13.10.2000

(72)Inventor : IMAZEKI MITSU HARU
USHIO TAKESHI**(54) COOLING SYSTEM OF FUEL CELL****(57)Abstract:**

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a fuel cell cooling system of such a structure that a primary side cooling liquid circulating passage for circulation of the primary side cooling liquid is connected with a cooling passage partitioned in a fuel cell, a circulation pump for circulation of the liquid is installed in this primary side cooling liquid circulating passage, and that a secondary side cooling liquid is allowed to make heat exchange with the primary side cooling liquid flowing in the primary side cooling liquid circulating passage so that cooling is accomplished, wherein gas is bled out of the primary side cooling liquid circulating passage to nullify the gas bite-in sound of the circulation pump.

SOLUTION: A gas-liquid separating part 13 is formed in the primary side cooling liquid circulating passage 4, and a tank 15 is installed in communication with this part 13 through a gas bleeding passage 14 and put in communication with the primary side cooling liquid circulating passage through a cooling liquid return passage 16, and the gas bite-in sound of the circulation pump 11 is nullified by means of gas bleeding.

**LEGAL STATUS**

[Date of request for examination] 01.12.2006

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

{Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号
特開2002-124269
(P2002-124269A)

(43) 公開日 平成14年4月26日 (2002.4.26)

(51) Int.Cl. ⁷	識別記号	F I	テマコード* (参考)
H 0 1 M 8/02		H 0 1 M 8/02	C 5 H 0 2 6
8/04		8/04	T 5 H 0 2 7
8/10		8/10	

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 7 頁)

(21) 出願番号 特願2000-313522(P2000-313522)

(22) 出願日 平成12年10月13日 (2000.10.13)

(71) 出願人 000005326

本田技研工業株式会社
東京都港区南青山二丁目1番1号

(72) 発明者 今関 光晴

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
社本田技術研究所内

(72) 発明者 牛尾 健

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
社本田技術研究所内

(74) 代理人 100064414

弁理士 磯野 道造

Fターム(参考) 5H026 AA06 CC03 HH09

5H027 AA06 CC06 KK08 KK28 KK48

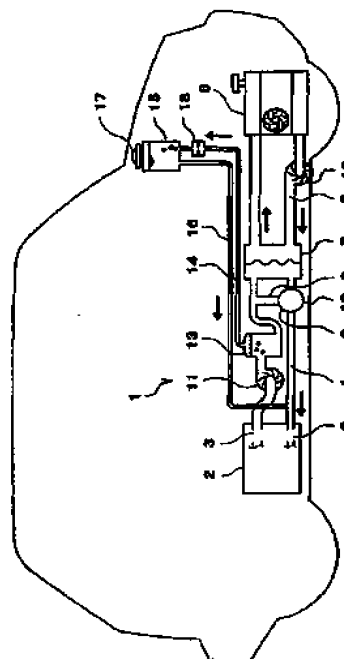
MM16

(54) 【発明の名称】 燃料電池の冷却システム

(57) 【要約】

【課題】 燃料電池内に区画された冷却通路に一次側冷却液を循環させるための一次側冷却液循環通路を接続し、この一次側冷却液循環通路に一次側冷却液を循環すべく循環ポンプを取り付け、前記一次側冷却液循環通路を流れる一次側冷却液に二次側冷却液を熱交換させて冷却するように構成した燃料電池の冷却システムにおいて、一次側冷却液循環通路のガスを抜き出し、循環ポンプのガス噛み音を消滅させる。

【解決手段】 一次側冷却液循環通路4に気液分離部13を形成するとともに、この気液分離部13にガス抜き通路14を介してタンク15を連通し、このタンク15と一次側冷却液循環通路とを冷却液戻し通路16を介して連通し、ガス抜きによって循環ポンプ11のガスの噛み込み音を消滅させる。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 積層構造を有する燃料電池内を冷却すべく燃料電池の冷却液の入口と出口とに冷却液を循環させるための冷却液循環通路を接続し、この冷却液循環通路に冷却液を循環すべく循環ポンプを取り付けた燃料電池の冷却システムにおいて、前記冷却液循環通路の相対的に圧力の高い部分に気液分離部を形成するとともに、この気液分離部にガス抜き通路を介してタンクを連通し、このタンクと前記冷却液循環通路の相対的に圧力の低い部分とを冷却液戻し通路を介して連通し、前記ガス抜き通路又は前記冷却液戻し通路のうち、前記燃料電池に対する冷却液の入口より遠い側の位置に連通されている方の通路に絞りを設定したことを特徴とする燃料電池の冷却システム。

【請求項2】 前記タンクに、このタンクの内圧が前記燃料電池に対する冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を越えたとき開弁する逃がし弁を設けた請求項1記載の燃料電池の冷却システム。

【請求項3】 積層構造を有する燃料電池内を冷却すべく燃料電池の冷却液の入口と出口とに冷却液を循環させるための冷却液循環通路を接続し、この冷却液循環通路に冷却液を循環すべく循環ポンプを取り付けた燃料電池の冷却システムにおいて、前記冷却液循環通路の前記燃料電池の入口との接続部付近に連通路を介してタンクを連通し、前記タンクに、このタンクの内圧が前記燃料電池に対する冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を越えたとき開弁する逃がし弁を設けたことを特徴とする燃料電池の冷却システム。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は燃料電池を冷却液により冷却する燃料電池の冷却システムに係り、特に、冷却液を循環させるための循環ポンプのガス噛み音が消滅するように構成された燃料電池の冷却システムに関するものである。

【0002】

【従来の技術】一般に、燃料電池システムは、固体高分子膜（電解質膜）を挟んで一方側にカソード電極を区画し、他方側にアノード電極を区画して構成されており、カソード電極に供給される空気中の酸素と、アノード電極に供給される水素との化学反応によって発電する電力で外部負荷を駆動するシステムであり、吸気（混合気）の圧縮の必要がないため、内燃機関と比較して装置全体の高さを低くすることが可能となる。このため、車室の床下等の狭大な空間に配置することが可能となり、より優れたスペース効率を得ることができる。

【0003】図5はこの種、従来の燃料電池の冷却システムを示す。この冷却システム111は、燃料電池112を冷却するために燃料電池112内に区画された冷却通路113と、燃料電池112に一次側冷却液を循環さ

せるための一次側冷却液循環通路114と、この一次側冷却液循環通路114を循環する一次側冷却液を冷却するための二次側冷却液循環通路115と、一次側冷却液と二次側冷却液とを熱交換させて一次側冷却液を冷却するための熱交換器116とから構成されており、前記燃料電池112内に区画された冷却通路113の入口と出口とにそれぞれ前記一次側冷却液循環通路114の入口と出口とを接続し、二次側冷却液循環通路115にラジエータ117を介設して、このラジエータ117により冷却された二次側冷却液によって一次側冷却液を冷却し、燃料電池112を冷却する。

【0004】さらに、一次側冷却液循環通路114には、熱交換器116を迂回するバイパス通路118を形成し、前記熱交換器116から見て一次側冷却液循環通路114の下流側と前記バイパス通路118との連通部119にサーモスタットバルブ120を設け、このサーモスタットバルブ120による切り換えによって、一次側冷却液の温度を燃料電池112の発電に適した温度に制御する。

【0005】なお、一次側冷却液、二次側冷却液はエチレングリコールと水との混合液であるが、水とエチレングリコールの比率は適宜決定される。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】前記従来の燃料電池の冷却システム111は、一次側冷却液循環通路114、二次側冷却液循環通路115にそれぞれ冷却液を循環させるための循環ポンプ121、122を設け、各循環ポンプ121、122によって一次側冷却液、二次側冷却液を強制的に循環するが、一次側冷却液循環通路114の高低差が少なく一次側冷却液循環通路114のガス抜け性が悪いと循環ポンプ121にガス噛み音が発生することがある。また、前記冷却通路113の入口圧力が変動し燃料電池112のセル同士の接合面、すなわち、冷却通路113を区画するセパレータ同士の接合面に、セパレータ同士の接合を解除するような過負荷が発生することが想定され、その結果として冷却通路113の液漏れ、導電不良等が発生する虞がある。

【0007】そこで、冷却液循環通路のガス抜け性を良好とすることを本発明の第1の目的とし、前記燃料電池に対する冷却液の入口圧力を入口許容圧力以下に維持することを第2の目的とする。

【0008】

【課題を解決するための手段】請求項1記載の発明は、積層構造を有する燃料電池内を冷却すべく燃料電池の冷却液の入口と出口とに冷却液を循環させるための冷却液循環通路を接続し、この冷却液循環通路に冷却液を循環すべく循環ポンプを取り付けた燃料電池の冷却システムにおいて、前記冷却液循環通路の相対的に圧力の高い部分に気液分離部を形成するとともに、この気液分離部にガス抜き通路を介してタンクを連通し、このタンクと前

記冷却液循環通路の相対的に圧力の低い部分とを冷却液戻し通路を介して連通し、前記ガス抜き通路又は前記冷却液戻し通路のうち、前記燃料電池に対する冷却液の入口より遠い側の位置に連通されている方の通路に絞りを設定した燃料電池の冷却システムを提供するものである。

【0009】また、請求項2記載の発明は、請求項1記載の発明において、前記タンクに、このタンクの内圧が前記燃料電池に対する冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を超えたとき開弁する逃がし弁を設けた燃料電池の冷却システムを提供するものである。

【0010】さらに、請求項3記載の発明は、燃料電池を冷却すべく燃料電池の冷却液の入口と出口とに冷却液を循環させるための冷却液循環通路を接続し、この冷却液循環通路に冷却液を循環すべく循環ポンプを取り付けた燃料電池の冷却システムにおいて、前記冷却液循環通路の前記燃料電池の入口との接続部付近に連通路を介してタンクを連通し、前記タンクに、このタンクの内圧が前記燃料電池に対する冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を超えたとき開弁する逃がし弁を設けた燃料電池の冷却システムを提供するものである。

【0011】すなわち、請求項1記載の発明は、気液分離部によりガスを捕捉し、気液分離部の上部に溜まったガスを冷却液とともに気液混合の状態でタンクへと送り出し、ガスの回収によりガスの噛み込みに起因した循環ポンプの騒音を消滅させる。この場合、必ずしも、タンク内に入るガスの全てを前記タンク内に一時に捕集する必要はない。冷却液戻し通路を介して前記冷却液循環通路にタンクを連通し、前記ガス抜き通路の流路断面をガス抜きに対応した断面に設定すれば、前記タンク内に入るガスは、タンク内に一時に捕集されずとも、気液分離部→ガス抜き通路→タンク→冷却液戻し通路→冷却液循環通路→冷却通路→冷却液循環通路→気液分離部の循環サイクルを繰り返すうちに自ずとタンク内に捕集される。この結果、複数回の循環サイクルによって全てのガスが捕集されたとき、ガスの噛み込みに起因する循環ポンプの騒音が消滅する。

【0012】また、請求項2記載の発明では、逃がし弁はタンクの内圧が前記燃料電池の入口への冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を超えるとき開弁し、外部にタンクの内圧を逃がす。この結果、燃料電池の入口への冷却液の入口圧力は、常時、燃料電池の入口における冷却液の入口許容圧力以下に保持される。

【0013】請求項3記載の発明では、連通路は冷却液を循環させるための冷却液循環通路とタンクとを連通し、逃がし弁はタンクの内圧が前記燃料電池の入口への冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を超えるとき開弁する。この結果、燃料電池の入口への冷却液の入口圧力が燃料電池の冷却液の入口許容圧力以下に保持される。この場合、連通路の一次側冷却液循環通路との接続

部にガスの捕捉性をより向上するための拡張部を形成してもよい。然るときは、ガスが良好に捕捉され、循環ポンプ11のガス噛み音を早期に消滅させることができる。

【0014】

【発明の実施の形態】以下、本発明の一実施の形態を図1ないし図4を参照して詳述する。

(第1の実施の形態)図1はこの発明の第1実施の形態に係る燃料電池の冷却システムを示す。図1に示すように、この燃料電池の冷却システム1は、燃料電池2内に区画された冷却通路3の入口と出口とにそれぞれ一次側冷却液循環通路4の入口と出口とを接続し、二次側冷却液循環通路5に介設されたラジエータ6で冷却された二次側冷却液と、一次側冷却液とを熱交換器7によって熱交換させ、この熱交換により冷却された一次側冷却液によって燃料電池2内を冷却する。

【0015】さらに、前記一次側冷却液循環通路4には、熱交換器7の一次側を迂回するバイパス通路8が形成されており、前記熱交換器7より見て一次側冷却液循環通路4の下流側と前記バイパス通路8との連通部9にサーモスタットバルブ10を設け、このサーモスタットバルブ10の切り換えによって、一次側冷却液の温度を燃料電池2の発電に適した温度に制御する。

【0016】また、一次側冷却液循環通路4および二次側冷却液循環通路5に、それぞれ循環ポンプ11、12を設け、各循環ポンプ11、12によって一次側冷却液および二次側冷却液をそれぞれ循環する。そして、一次側冷却液循環通路4には、ガス抜きのために、ガス溜まりとなる気液分離部13が形成され、この気液分離部13にガス抜き通路14を介してタンク15が連通され、前記ガス抜き通路14に、一次側冷却液循環通路4の圧力および流量に変動が発生することがないようにするために絞りとしてオリフィス18が設けられる。

【0017】前記気液分離部13は、一次側冷却液循環通路4を流れるガスを捕捉し分離すればよいので、一次側冷却液循環通路4に対して最も高い場所に形成される必要はなく一次側冷却液循環通路4の比較的圧力の高い場所に形成される。この実施の形態にあつては、前記気液分離部13はガスの捕捉性をより向上するために循環ポンプ11の直下流に形成される。そして、前記一次側冷却液循環通路4は循環ポンプ11の入口よりも循環ポンプ11の出口を下方側に配置するために、上下に折曲させて形成される。

【0018】一方、図1に示すように、一次側冷却液循環通路4の比較的液圧の低い箇所、すなわち、燃料電池2に対する一次側冷却液の入口付近と前記タンク15の底部とを連通させて冷却液戻し通路16が接続される。本実施の形態では、前記タンク15には、これを前記冷却通路3(図3参照)の入口許容圧力以下に保持する圧力監視容器としても利用できるようにするために逃がし

弁としてのプレッシャーバルブ17が取り付けられる。

【0019】この場合に、前記タンク15は、一次側冷却液循環通路4、冷却通路3の流量、及び、突発的な冷却通路3の入口圧力の上昇に対応して充分大きく形成されており、前記プレッシャーバルブ17は、前記タンクのタンクの内圧が前記燃料電池に対する冷却液の入口許容圧力に相当する所定圧力を越えたとき開弁するように開弁圧が設定されており、開弁されたとき、タンク外部にタンク15の圧力をバージするように構成される。

【0020】以下、第1の実施の形態に係る燃料電池の冷却システムの作用を説明する。図1に示すように、一次側冷却液循環通路4、及び、二次側冷却液循環通路5の循環ポンプ11、12を駆動すると、一次側冷却液循環通路4及び冷却通路3を一次側冷却液が循環し、二次側冷却液循環通路5及びラジエータ6のウォータジャケット（図示せず）を二次側冷却液が循環し、熱交換により冷却された一次側冷却液によって、燃料電池2が冷却される。

【0021】一次側冷却液循環通路4を循環するガスは、気液分離部13によって捕捉されると同時に、気液混合の状態ではガス抜き通路14からタンク15内へと移動する。

【0022】前記したように前記ガス抜き通路14には、一次側冷却液循環通路4を流れる一次側冷却液の圧力に影響を与えることがないようにかつ、逆流が生じない程度の圧損が発生するようにオリフィス18が設けられている。このため、一次側冷却液循環通路4を流れる一次側冷却液の圧力は、常に、循環ポンプ11の吐出圧力に保持される。

【0023】タンク15内に入るガスは、全てがタンク15に一時に捕集されずとも一次側冷却液の数回の循環サイクルによってタンク15に捕集される。よって、全てのガスが捕集されたとき、一次側冷却液循環通路4の循環ポンプ11のガス噛み音が完全に消滅することになる。

【0024】一方、前記プレッシャーバルブ17は、タンク15及び冷却液戻し通路16を通じて冷却通路3の入口圧力を常時、監視する。何等かの原因により、タンク15の内圧が、燃料電池2の入口圧力、すなわち、冷却通路3の入口圧力が入口許容圧力を越える所定圧力に相当するとき、プレッシャーバルブ17が開弁し、タンク内圧を外部に放出する。

【0025】この結果、冷却通路3の入口圧力は常時、冷却通路3の入口許容圧力以下に保持される。例えば、燃料電池2の冷却通路3の入口許容圧力（スタック入口許容圧力）が100kPaとされたときは、前記プレッシャーバルブ17の開弁圧は100kPaに設定される。この場合に、圧力は70kPa～100kPaの範囲内から適宜選択されるが、低く設定すると液漏れを少なくすることができる。

【0026】従って、図3に示す如く、燃料電池2のセル2aのセパレータ2b、2b同士の接合面に区画された冷却通路3の圧力は、常時、前記プレッシャーバルブ17によって設定された圧力、すなわち、冷却通路3の入口許容圧力以下に保持され、この結果として、セパレータ2b、2b同士の接合の解除に起因する冷却液漏れ、および、スタックケース（図示せず）に対する電解質膜2dの挟持部2d1への応力集中による挟持部2d1の損傷が防止される。なお、図3中、符号2e、2fは触媒層、2gはガス拡散層、2hは燃料としての水素を流す通路、2iは燃料としての空気を流す通路を示す。

【0027】（第2の実施の形態）以下、図2を参照してこの発明に係るこの発明に係る燃料電池の冷却システムの第2の実施の形態を説明する。なお、第1の実施の形態と同一構成部については同一符号を付し、その詳細な説明は省略するものとする。この実施の形態に係る燃料電池の冷却システムの相違点は、燃料電池2に対する一次側冷却液の入口手前に気液分離部13を設け、燃料電池2の一次側冷却液の出口から循環ポンプ11までの間の一次側冷却液循環通路4と、タンク15の底部とを冷却液戻し通路16により連通し、この冷却液戻し通路16にオリフィス18を設けたことである。そして、この第2の実施の形態にあっても、ガス抜き、及び、燃料電池2の一次側冷却液の入口における一次側冷却液の圧力調整は、図1に示した第1の実施の形態と同様、前記プレッシャーバルブ17によって行うよう構成している。従って、この実施の形態においても、第1実施の形態と同様、冷却通路3の圧力は、常時、前記プレッシャーバルブ17によって設定された圧力、すなわち、冷却通路3の入口許容圧力以下に保持される結果となり、前記セパレータ2b、2b同士の接合の解除に起因する冷却液漏れ、および、前記スタックケースに対する電解質膜2dの挟持部2d1への応力集中による挟持部2d1の損傷が防止される。

【0028】なお、この第2の実施の形態において、ガスの捕捉性をさらに向上するには、前記連通路20の一次側冷却液循環通路4との接続部を筒状に拡張し、拡張部を形成してもよい。然るときは、ガスの捕捉性が向上し、タンク15にガスを効率よく回収させ、早期に循環ポンプ11のガス噛み音を消滅させることができる。

【0029】（第3の実施の形態）図4は本発明に係る燃料電池の冷却システムの第3の実施の形態を示す。なお、前記実施の形態と同一構成部については同一符号を付し、その説明は省略するものとする。図4に示すように、この実施の形態に係る燃料電池の冷却システムは、前記気液分離部13、前記ガス抜き通路14、及び、冷却液戻し通路16を廃止し、前記冷却通路3の入口に対する一次側冷却液循環通路4の出口側に連通路20を介してタンク15を連通し、このタンク15にプレッシャーバルブ17を取り付けたものである。

【0030】前記連通路20は、前記ガス抜き通路14と同じ管径に設定される。また、プレッシャーバルブ17は、主として、逆止弁19aと、この逆止弁19aの開弁圧を設定するためのリターンズプリング19bとから構成される。前記リターンズプリング19bのセットフォースは、タンク15のタンク内圧が前記燃料電池2の一次側冷却液の入口、すなわち、冷却通路3の入口の入口許容圧力を超える圧力に相当するとき開弁して前記冷却通路3の入口圧力を前記入口許容圧力以下に保持し、このときに、タンク15内の冷却液およびタンク15内に捕集されたガスを外部に放出するように構成される。もちろん、リターンズプリング19bだけでなく他のアシスト力の加算によって、全体のばね圧が設定されるよう構成することも可能である。

【0031】例えば、燃料電池2のアノード電極に燃料としての空気を供給するための空気供給通路21の空気圧をリターンズプリング19bのアシスト力として導入してもよい。もちろん、この空気圧とリターンズプリング19bのばね力を加算した開弁圧は、前記燃料電池2の冷却液の入口、すなわち、冷却通路3の入口許容圧力を超えるとき開弁するように設定される。

【0032】この場合に、前記プレッシャーバルブ17によるパージガスおよび一次側冷却液は、前記空気供給通路21に戻すようにしてもよい。然るときは、ばねの疲労を軽減でき、また、ばねの疲労によるチャタリングを防止できるとともに、パージされた冷却液により、燃料電池2の固体高分子膜を加湿することができる。なお、図中、S/Cは空気供給通路に燃焼用空気を圧送するためのスーパーチャージャー、符号22は燃料電池2のアノード電極に燃料として水素ガスを供給するための水素供給通路、符号23はカソード電極に燃料としての水素ガスを供給するためのコンプレッサーを示す。

【0033】なお、この実施の形態において、前記連通路20の一次側冷却液循環通路4との接続部にガスの捕捉性を向上するための拡張部を形成してもよい。然るときは、ガスが良好に捕捉され、タンク15にガスを効率よく回収させて早期に循環ポンプ11のガス噛み音を消滅させることができる。

【0034】従って、この第3の実施の形態にあっても、セパレータ2b、2b同士の接合面に区画された冷却通路3の圧力上昇を防止することが可能となり、冷却液の漏れ、電解質膜2dの挟持部2d1への応力集中に起因する損傷を防止することができる。

【0035】このように第1ないし第3の実施の形態に係る燃料電池の冷却システムによれば、燃料電池2に対する一次側冷却液を供給するための一次側冷却液循環通路4からガスを抜きとって循環ポンプ11のガス噛み音の発生を防止し、一次側冷却液の入口圧力の異常な上昇に起因する燃料電池の電解質膜の損傷及び液漏れを防止し、タンク15のみを車両の比較的高い場所に設置する

ことによってガスを良好に捕集する。このため、車両の車床下等に配置し、スペース効率を飛躍的に向上することが可能となる。また、前記ガス抜き通路14、前記冷却液戻し通路16を、一次側冷却液を循環させるための一次側冷却液循環通路4と比較して細い管で形成することによって管の折り曲げが容易となるため、作業性およびレイアウト性を向上することができる。

【0036】なお、図1に示す第1の実施の形態においては、前記ガス抜き通路14にオリフィス18を設ける説明をしたが、前記ガス抜き通路14を、一次側冷却液を循環させるための一次側冷却液循環通路4と比較して細い管で形成し、これによってオリフィス18を廃止してもよい。また、図2に示す第2の実施の形態においては、冷却液戻し通路16にオリフィス18を設ける説明をしたが、オリフィス18の代わりに冷却液戻し通路16を細く形成してもよい。さらに、図3に示す第3の実施の形態にあつては、プレッシャーバルブ17に代えて図1及び図2に示したプレッシャーバルブ17を使用してもよい。そして、前記各実施の形態においては、燃料電池2を熱交換器7により冷却された一次側冷却液により冷却する説明をしたが、燃料電池2を冷却するための冷却液をラジエータ6により直接冷却してもよく、また、複数の熱交換器6により冷却液を多段に冷却してもよい。

【0037】このように本発明は本発明の技術的思想を逸脱しない限り種々の変更が可能であり、本発明がこの変更された発明に及ぶことは勿論である。

【0038】

【発明の効果】上記一実施の形態に詳述したように、請求項1記載の発明は燃料電池に冷却液を供給するための冷却液循環系からガスを抜き取ることができるので、冷却液を循環させるための循環ポンプのガス噛み音の発生を防止することができる。従って、燃料電池の冷却液システムの静粛性を大幅に向上することができる等、正に、著大なる効果を発揮する発明である。

【0039】また、上記一実施の形態に詳述したように、請求項2及び請求項3記載の発明は燃料電池に対する冷却液の入口圧力の異常上昇を防止するように構成したので、燃料電池の電解質膜の損傷及び液漏れを防止することができる等、正に、著大なる効果を発揮する発明である。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係る燃料電池システムの第1の実施の形態を示す解説図である。

【図2】本発明に係る燃料電池システムの第2の実施の形態を示す解説図である。

【図3】本発明に係る燃料電池システムの燃料電池の内部構造を示す解説断面図である。

【図4】本発明に係る燃料電池システムの第3の実施の形態を示す解説断面図である。

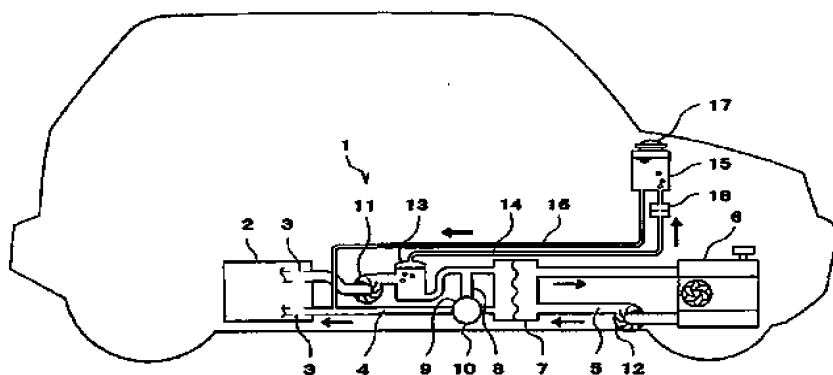
【図5】従来例を示し、燃料電池の冷却システムを示す解説図である。

【符号の説明】

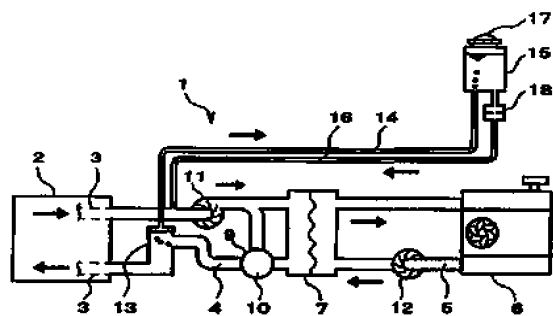
- 1 冷却システム
- 2 燃料電池
- 3 冷却通路
- 4 一次側冷却液循環通路

- 11 循環ポンプ
- 13 気液分離部
- 14 ガス抜き通路
- 15 タンク
- 16 冷却液戻し通路
- 17 プレッシャーバルブ（逃がし弁）
- 18 オリフィス

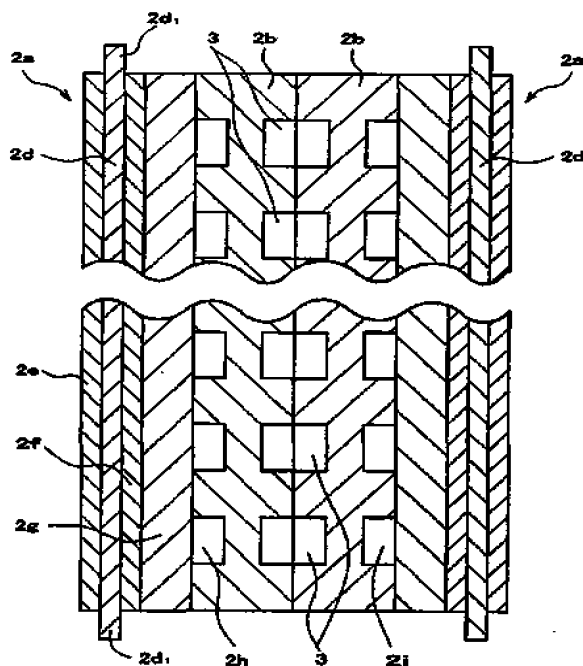
【図1】



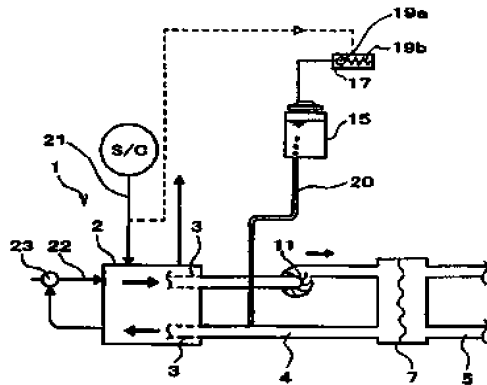
【図2】



【図3】



【図4】



【図5】

